

Buskerud Fylkeskommune

Dato: 04.05.12.

Samferdselsavdelingen

Postboks 3563

3007 Drammen

Uttalelse vedrørende forslag til endringer i yrkestransportloven

Beklager at jeg har tatt feil av dato for dette innspillet, men håper det blir tatt med i betraktningen.

Undertegnede har følgende innspill til denne høringen:

1. Når det gjelder forslaget til endringer i skatte- og avgiftsmyndighetenes taushetsplikt for utlevering av opplysninger til løyvemyndighetene må det når skattemyndighetene skal avgis informasjon stilles krav til skattemyndighetene om en forhåndskonferanse med vedkommende det skal gies informasjon om for å sikre at det er saklig grunnlag for å avgis informasjon. I dag medfører informasjon avgitt fra skattemyndighetene betydelig merarbeid for å motbevise riktigheten av den avgitte informasjon. Undertegnedes egen erfaring fra lignende saker er at det ofte er mangelfull kunnskap hos skattemyndigheten i de spesifikke saker som altfor ofte ikke burde vært avgitt. En forhåndskonferanse mellom skattemyndighet og den angjeldene vil med stor sannsynlighet gi et bedre grunnlag for om det bør eller ikke bør avgis informasjon.
2. Når det gjelder den foreslåtte endring om innlevering av næringsoppgave og elvangivelse for å Vurdere om hovedvervsbestemmelsen overholdes, må det i løyvemyndighetenes grunnlag for en vurdering legges inn de nødvendige hensyn om det er nok kjøregrunnlag for at det er mulig å ha nok omsetning. Av egen erfaring så har det vist seg at selv om en kjører alle de bestillinger som en får, så er fortsatt dette ikke nok til å ha et økonomisk grunnlag for full drift. Anre inntekter må ofte komme i tillegg.
3. Når det gjelder unntak fra krav til løyve for persontransport i regi av frivillighetssentraler som mottar statstilskudd ikke skje. Det er i dag strenge krav til faglig kompetanse hos de som utføre transport i form av både krav til førerkort, etterutdanning og vandel, og det er ikke noe i forslaget som tilsier at de samme krav skal stilles til den eller de som skal utføre transporten

for en frivillighetssentral. Og all erfaring tilsier at bruken av slike biler har lett for å utarte seg til annen kjøring .

4. Når det gjelder forslaget til lemping på driveplikten for bopelsløyver, høres dette fornuftig ut. Uten offentlig betalt transport er det ikke økonomisk grunnlag for drift av bopelsløyve i distriktene. Ofte er det over 90 % av all kjøring offentlig betalt transport.

Når en driver drosjevirkosomhet i distriktene så gjør en så godt en kan for å utføre de transporter som en blir forespurt om, for en kan ikke si nei pga. for å kunne ha et økonomisk forsvarlig inntjeningsgrunnlag. Etter undertegnede mening så vil ikke en slik lemping ha noe annen praktisk konsekvens enn at en tilpasser lovverket til det som ofte er dagens praksis ute i distriktene. Det er også antydning en lettere mulighet for annet yrke ved siden av drosjeyrket. Etter mer enn 30 års erfaring i drosjeyrket ute i en liten kommune så må slikt biyrke være knyttet opp mot selvstendig næringsvirksomhet, for ringes det etter drosje, så kan en ikke si nei. Det må være tilstrekkelig fleksibilitet slik at en kjører de bestillinger som kommer. En slik lemping bør også medføre en viss lemping i uniformsplikten. Dette som en følge av tidsfaktor for å kunne kjøre turen som bestilles når annet yrke utføres. Det skal synes at en er drosjesjåfør, men nypresset kjorte og bukse er vel ikke nødvendig.

5. Til slutt litt generellt. Det skjer i dag svært mye innenfor drosjenæringen, og det viser seg at alt økte kostnader for næringa. Spesielt kan nevnes innføringen av nytt beregningsgrunnlag for drosjetransport. Overgangen fra såkalt brytningstakst til parallelltakst gjeldene for det såkalte enkeltpersonsegmentet, har medført betydelig økte investeringskostnader og driftskostnader som er svært godt merkbare for distriktsdrosjene. Denne overgangen har også medført at alle drosjer i dag er i henhold til Forskrift om takstberegning og maksimalpriser for løyvepliktig drosjetransport med motorvogn er blitt sentraler. Alle bopelsløyver blir betraktet sentral, og dette har blitt sterkt konkurransevidene og medført at bygdefrosjer ofte ikke er konkurransedyktige i forhold til nærliggende bysentral.

Eksempelvis er det to svært forskjellige priser på tur fra distrikt til nærliggende by kontra å hente i samme by og kjøre ut i distriktet. Innføring av anbud er heller ikke noe god sak hvis konsekvensene for tur/retur kjøring hvor hver tur, det seg være tur eller retur er bestemt etter anbud. Det som en bygdedrosje utførte før blir i dag utført av bygdedrosje den ene veien og bydrosje den andre veien. Med andre ord dobbeltkjøring til betydelig større kostnad for betaler og det er vel heller ikke særlig miljøvennlig.

Dette høringsbrevet sendes som e-post til mottager, og original ettersendes ikke.

Mottager i Buskerud Fylkeskommuns, samferdselsavdelingen er konsulent Bjørn Svendsen.

Kopi sendes drosjeeier Geir Finnevolden, 3536 Noresund

Med hilsen

Kjell Ar. Andersen

Drosjeeier F 800